DAS

FRACHTBRIEFDUPLIKAT

NACH

EISENBAHNFRACHTRECHT.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER JURISTISCHEN DOKTORWÜRDE

DER

HOHEN JURISTISCHEN FAKULTÄT

DER

UNIVERSITÄT ZU ROSTOCK.

VORGELEGT

VON

KURT GÜNTHER,

KAMMERGERICHTSREFERENDAR IN SPANDAU.

BERLIN.

DRUCK VON G. BERNSTEIN.

1903

1069

DAS

FRACHTBRIEFDUPLIKAT

NACH

EISENBAHNFRACHTRECHT.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER JURISTISCHEN DOKTORWÜRDE

DER

HOHEN JURISTISCHEN FAKULTÄT

DER

UNIVERSITÄT ZU ROSTOCK.

ACAD.
LUDBAT
BIBL

VORGELEGT

VON

KURT GÜNTHER,

KAMMERGERICHTSREFERENDAR IN SPANDAU.

BERLIN.

DRUCK VON G. BERNSTEIN.

1903.

MEINEN ELTERN

AN IHREM

VIERZIGJÄHRIGEN HOCHZEITSTAGE

IN DANKBARKEIT

ÜBERREICHT.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549207_0087

Literatur.

Busch, Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen Deutschen Handels- und Wechselrechts. Bd. 28.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. Stuttgart 1900.

Eger, Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. 1. Aufl., Berlin 1894 und 2. Aufl., Berlin 1903.

„ Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. Berlin 1901.

„ Eisenbahnrechtliche Entscheidungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Bd. I, III, IV. Breslau.

„ Der Abschluß des internationalen Frachtvertrages und die Bedeutung des Frachtbriefes und des Duplikates. Im Archiv für bürgerliches Recht (Her. v. Kohler und Ring). Bd. VI. Berlin 1891.

Endemann, F., Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Berlin 1899.

Endemann, W., Handbuch des Handels-, Wechsel- u. Seerechts. Bd. II. 1882.

Gareis, Das Deutsche Handelsrecht. Berlin 1899.

Gasca, Il codice ferroviario vol III. Diritto internazionale. Milano 1891.

Gerstner, Internationales Frachtrecht. Berlin 1893.

v. Hahn, Die gesamten Materialien zu den Reichsjustizgesetzen. Bd. VI. Berlin 1897.

Hekhausen, Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefes. Freiburger Dissertation 1900.

Hellwig, Die Verträge auf Leistung an Dritte. Leipzig 1899.

Lehmann und Ring, Kommentar zum H.-G.-B.. Berlin 1901.

v. d. Leyen, Das Berner Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Bd. 39.

„ Die Fortbildung des Eisenbahnfrachtrechtes seit dem Berner Übereinkommen, daselbst. Bd. 49. Stuttgart 1900.

Mittelstein, Das Frachtrecht und das Eisenbahnfrachtrecht nach dem Entwurfe eines neuen H.-G.-B. In Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen. Bd. XIII. Breslau 1896.

Müller, Frachtbrief und Frachtbriefduplikat. Erlanger Dissertation 1899.
Pappenheim, Das Transportgeschäft nach dem Entwurfe eines neuen Handelsgesetzbuches. Kiel und Leipzig 1896.
Rosenthal, Internationales Frachtrecht. Jena 1894.
Ruckdeschel, Kommentar zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen. 1880.
Schlossmacher, Das Verfügungsrecht über rollendes Gut. Im deutschen Handelsblatt, Wochenblatt für Handelspolitik und Volkswirtschaft. Jahrg. 1882.
Schwab, Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Leipzig 1891.
„ Das Verfügungsrecht bei Verlust des Frachtbriefduplikates. In Eger, Zeitschrift für Eisenbahnfrachtrecht. Bd. XI.
Staub, Kommentar zum H.-G.-B. 6. u. 7. Aufl. Berlin 1900.
Thöl, Das Handelsrecht. 6. Aufl. Leipzig 1879.
Vogel, Das Dispositionsrecht beim Transport. Züricher Dissertation 1889.
Wanninger, Die Abänderungen des Eisenbahnfrachtrechtes durch das neue H.-G.-B. Erlanger Dissertation 1898.
Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Herausgegeben vom Zentralamte in Bern. Bd. I. Bern 1893.

Inhalt.

Seite

ABSCHNITT I. Einleitung.

§ 1. 1. Wesen der Aufgabe 9
§ 2. 2. Rechtsquellen 10

ABSCHNITT II. Geschichtliches.

§ 3. 1. Das Frachtbriefduplikat bis zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr 12
§ 4. 2. Das Frachtbriefduplikat auf den Berner Konferenzen . . . 13
§ 5. 3. Das Frachbriefduplikat bis zur Gegenwart 16

ABSCHNITT III. Inhalt und äußere Form.

§ 6. 1. Inhalt 17
2. Äußere Form.
§ 7. a) Im internationalen Verkehr 18
§ 8. b) Im deutschen Verkehr 20

ABSCHNITT IV. Die rechtliche Natur.

§ 9. 1. Im allgemeinen 21
2. Im besonderen.
§ 10. a) bei Übergabe der Güter an die Bahn 23

Seite

§ 11. b) bei gerichtlicher Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Bahn 26

§ 12. c) bei Verfügung über das Gut während des Transports . 28

ABSCHNITT V. Das Verhältnis zum Originalfrachtbrief und Konnossemente (Ladescheine).

§ 13. 1. Das Verhältnis zum Originalfrachtbriefe 47

§ 14. 2. Das Verhältnis zum Konnossemente (Ladescheine) 49

ABSCHNITT I.

Einleitung.

1. Wesen der Aufgabe.

§ 1.

Die Aufgabe: „Das Frachtbriefduplikat nach Eisenbahnfrachtrecht“ zu behandeln, erfordert nicht nur eine Darstellung der Entwicklung und des Wesens des Duplikates sowie der mit ihm verknüpften Rechtsverhältnisse, wie es sich nach deutschem Rechte gestaltet; das Thema begreift vielmehr auch eine Berücksichtigung des internationalen Eisenbahnfrachtrechtes in sich, ja es macht eine eingehende Behandlung desselben notwendig, da dieses in engstem Zusammenhange mit dem deutschen Frachtrechte steht.

Indes empfiehlt es sich nicht, die Darstellung in zwei Teile, das Frachtbriefduplikat nach deutschem und das nach internationalem Eisenbahnfrachtrechte, einzuteilen, wie es vielleicht auf den ersten Blick geboten erscheinen könnte. Die Abweichungen zwischen dem Duplikate nach deutschem und internationalem Rechte sind so gering, daß eine derartige Darstellung notwendig zu Wiederholungen führen müßte. Wir werden also im folgenden das Duplikat nach deutschem und internationalem Rechte zusammen erörtern und nur bei vorliegenden Unterschieden darauf aufmerksam machen.

2. Rechtsquellen.

§ 2.

Die Rechtsquelle für das Frachtbriefduplikat im internationalen Eisenbahnfrachtverkehre ist „Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“ vom 14. Oktober 1890 (Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer); es ist das Werk von fünf internationalen Konferenzen, welche von 1878 an in Bern tagten; es wurde auch später nach erfolgter Zustimmung des Bundesrates und Reichstages vom Kaiser als Reichsgesetz am 29. Oktober 1892 publiziert.*)

Abänderungen, die auch das Duplikat berühren, erfuhr das Internationale Übereinkommen durch das „Zusatzübereinkommen vom 16. Juli 1898 zu dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890“ (Pariser Zusatzübereinkommen)**), ratifiziert am 10. Juli 1901.

Für das Duplikat im deutschen Eisenbahnfrachtrecht finden sich die Bestimmungen im Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 und in der Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. Letztere ist jetzt nicht mehr bloße lex contractus, denn durch das Handelsgesetzbuch von 1897 ist der in Theorie und Praxis über die rechtliche Bedeutung der Eisenbahnverkehrsordnung bestehende Streit entschieden;***) sie trägt nunmehr den Charakter einer Rechtsverordnung, denn § 454 bestimmt allgemein, daß auf das Frachtgeschäft der Eisenbahnen die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs

---

*) R.-G.-Bl. 1892, S. 793.

**) Abgedruckt bei v. d. Leyen in Ztschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 49, S. 460 ff.

***) v. d. Leyen, a. a. O. Bd. 49, S. 420.

Anwendung finden, soweit nicht in der Eisenbahnverkehrsordnung etwas Anderes bestimmt ist; „außerdem wird noch in verschiedenen anderen Paragraphen speziell auf die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung Bezug genommen“.*) Sie ist also als dem Handelsgesetzbuch gleichwertige Rechtsquelle anzusehen.

*) Wanninger, Die Abänderungen des Eisenbahnfrachtrechtes durch das Neue Handelsgesetzbuch, S. 5.

ABSCHNITT II.

Geschichtliches.

1. Das Frachtbriefduplikat bis zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

§ 3.

Eine gesetzliche Regelung der Ausstellung und Wirkung des Frachtbriefduplikates war zunächst nicht vorhanden. Erwähnung getan wurde des Duplikates nur in den Betriebsreglements für die Eisenbahnen: diese enthielten einseitig von der Bahn festgestellte Vorschriften, die als lex contractus dienen sollten, wenn nichts weiter abgemacht war; es stand also im Belieben der Parteien, ob sie sich diesen unterwerfen wollten oder nicht. Demgemäß konnten sie auch bezüglich des Duplikates besondere Bestimmungen treffen, nach denen dann dessen Wirkung und Wesen beurteilt werden mußte.

Im preußischen „Betriebsreglement für die Staatseisenbahnen und die unter der Verwaltung des Staates stehenden Eisenbahnen“*) vom 18. Juli 1853 begegnen wir zum ersten Male in § 51, 2 „zwei gleichlautenden Exemplaren des Frachtbriefes, deren eins ihm (dem Absender) von dem Expedienten vollzogen und abgestempelt zurückgegeben wird.“ Dieses diente hier als Empfangsbeschei-

*) Abgedruckt im „Ministerialblatt für die gesamte innere Verwaltung in den Königl. Preuß. Staaten“, Jahrgang 1853, S. 207 ff.

nigung seitens der Bahn, die Güter erhalten zu haben. Das Wort „Duplikat“ ist in diesem Reglement noch vermieden; so benannt finden wir es erst im „Reglement für den Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ vom 5. Januar 1861*) in § 6, No. 4. Das Frachtbriefduplikat hat hier aber nur subsidiäre Bedeutung; das Reglement ließ nämlich besondere Aufnahmescheine zu, und nur, wenn die Eisenbahnverwaltung solche nicht ausstellte, konnte man ein Frachtbriefduplikat beantragen. Das Preuß. Betriebsreglement vom 17. Februar 1862**) § 5, 4 und das Vereins-Güterreglement vom 3. September 1865***) § 5, 4 änderten hieran nichts. Dieselben Bestimmungen enthielt das Bundesreglement vom 1. Oktober 1870†) in B. § 5 No. 5. Erst das Reglement vom 11. Mai 1874††) in § 50, 5 beseitigte die subsidiäre Ausstellung der Duplikate und beließ es bei der Verpflichtung der Bahn, das Duplikat auszustellen, wenn es der Absender wünschte.

2. Das Frachtbriefduplikat auf den Berner Konferenzen.

§ 4.

Das Frachtbriefduplikat war auf den Berner Konferenzen Gegenstand eingehendster Erörterungen; man stritt vor allem über seine Bedeutung und Ausstellung. Die Zahl der Vorschläge und Anträge, die hier von den verschiedensten Seiten eingebracht sind, ist eine sehr große, und eine Übersicht scheint auf den ersten Blick gar nicht möglich zu sein.

---

*) Abgedruckt a. a. O. Jahrgang 1861, S. 23 ff.

**) Abgedr. a a. O. Jahrg. 1862, S. 91 ff.

***) Abgedr. a. a. O. Jahrg. 1865, S. 261.

†) Abgedr. im Bundesgesetzblatt von 1870, S. 419 ff.

††) Abgedr. im Centralblatt des Deutschen Reiches vom Jahre 1874, S. 179 ff.

Man war sich von Anfang an darüber einig, daß man den Empfänger schon während des Transportes in die Lage setzen müsse, das Verfügungsrecht des Absenders beschränken zu können; dies sollte durch Einhändigung eines Papieres an den Empfänger erreicht werden. Nach längeren Beratungen entschied man sich für das Frachtbriefduplikat; fast einstimmig lehnte man den Antrag ab, den Ladeschein, analog dem Konnossemente im Seeverkehre, einzuführen, da dieser im Eisenbahntransport sich zu wenig bewährt hatte.*) Nur von Ungarn wurde der Wunsch geäußert, ein negociables Dispositionspapier über die rollende Ware zu schaffen**). Dagegen machten vor allem die deutschen Abgesandten Front, indem sie ausführten: „Dem Frachtbriefduplikate die Natur des Konnossementes zu geben, empfiehlt sich nicht, weil der Bahn damit die Verpflichtung auferlegt würde, in jedem Falle die Richtigkeit des Papieres zu prüfen:“***) sie hielten es für notwendig, um irgend welchen Zweifeln vorzubeugen, ausdrücklich festzulegen, daß das Duplikat nicht den Charakter eines Ladescheines habe.†)

Auch gegen den russischen Vorschlag, in dem Duplikat ein Papier ähnlich der in Frankreich gebräuchlichen Recepisse zu schaffen, „durch dessen Besitzübertragung das Verfügungsrecht vom Absender auf den Empfänger auch während des Transportes übergehen könne,“††) hatte man viele Bedenken.

Erst einem französischen Antrage, wonach man vom Besitz des Duplikates das Verfügungsrecht des Absenders abhängig machen wollte, glaubte die Majorität der Kon-

*) So auf der 1. Konferenz Russland (vgl. Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 144) und Österreich (vgl. Eger, a. a. O. 1. Aufl., S. 262, 263, 2. Aufl., S. 249, 250).

**) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 262. 2. Aufl., S. 249.

***) Eger, a. a. O. 1. Aufl., S. 263.

†) Eger, a. a. O. 1. Aufl., S. 144. 2. Aufl., S. 147.

††) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 262. 2. Aufl., S. 250.

ferenzen zustimmen zu können, weil sie hierdurch den Interessen und praktischen Bedürfnissen des Handels in genügender Weise zu dienen meinte.*)

Nicht schlüssig war man sich ferner über die Frage, ob man die Ausstellung des Duplikates vom Willen des Absenders abhängig machen sollte oder nicht. Es zeigt sich hier ein Hinneigen bald zu der einen, bald zu der anderen Meinung. In der ersten Konferenz sprachen sich die Schweiz und Deutschland für fakultative Ausstellung des Duplikates aus. Als hiergegen von russischer Seite Einspruch erhoben wurde, verschob man diesen Punkt, bis man sich über das Verfügungsrecht des Absenders und Empfängers geeinigt hatte. Aus demselben Grunde kam es in der ersten Beratung der zweiten Konferenz ebenfalls noch nicht zur Entscheidung, sondern man stellte diese Streitfrage auch hier zurück. In der zweiten Beratung empfahl die erste Kommission fakultative Ausstellung,**) indes, als man sich darüber geeinigt hatte, daß das Verfügungsrecht des Absenders vom Besitze des Duplikates abhängen sollte, mußte man als notwendige Folge, wie der niederländische Delegierte ausführte, die Ausstellung des Duplikates obligatorisch machen; der Vorschlag wurde dann auch angenommen.***)

Mit diesem Ergebnis war man aber durchaus nicht allgemein einverstanden, vor allem erhob sich die Stimme der Kritik in den Kreisen hervorragender deutscher Praktiker, wie v. d. Leyen. Nicht mit Unrecht wiesen sie auf die Belästigungen hin, die das Publikum mit der doppelten Ausstellung des Frachtbriefes hat, und auch auf die neue Mühe, die der Eisenbahn dadurch bereitet wird.†)

*) Eger, a. a. O. 1. Aufl., S. 264.
**) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 144 ff. 2. Aufl., S. 148 ff.
***) Eger, a. a. O. 1. Aufl., S. 264.
†) v. d. Leyen i. Ztschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 39, S. 80.

3. Das Frachtbriefduplikat bis zur Gegenwart.

§ 5.

Im Anschluß an das internationale Frachtrecht entwickelte sich das Duplikat in Deutschland. Zwar fehlte es zunächst immer noch an einer gesetzlichen Regelung, indes gingen die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens fast wörtlich mit nur geringen Abweichungen in die Eisenbahnverkehrsordnungen von 1892, 1895 und 1899 über.

Erst das neue Handelsgesetzbuch legte die wichtigsten Bestimmungen über das Duplikat gesetzlich fest; „es nahm mit Rücksicht auf die praktische Bedeutung und den großen Wert, der in Kreisen des Handelsstandes darauf gelegt wird, die wesentlichsten Vorschriften darüber und die mit der Ausstellung verbundenen Wirkungen auf.“*)

Im internationalen Verkehre hatte man noch einmal auf der Pariser Konferenz 1898 die Absicht, eine Änderung stattfinden zu lassen.**) Die deutsche Regierung beantragte hier nochmals, das Duplikat nur auf Verlangen des Absenders auszufertigen, weil die regelmäßige Ausstellung desselben den Versender, der doch nur ausnahmsweise über die rollenden Güter verfüge, belästige. „Der Antrag wurde abgelehnt. Die Sicherheit des internationalen Verkehrs erscheine so wichtig, daß demgegenüber die Unbequemlichkeiten einzelner Versender nicht in Betracht kommen. Übrigens sind auch in Deutschland die Klagen der Versender über diese Unbequemlichkeiten im internationalen Verkehr seit längerer Zeit verstummt.“***)

*) Eger, E. V. O. S. 279; s. auch v. Hahn, Mugdan, Die gesamten Materialien zu den Reichsjustizgesetzen Bd. 6, S. 414.

**) Eger, J. Ü. 2. Aufl., S. 149.

***) v. d. Leyen, Ztschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 49, S. 429.

ABSCHNITT III.

Inhalt und äußere Form.

1. Inhalt.

§ 6.

Das Frachtbriefduplikat als Abschrift des Frachtbriefes hat denselben Inhalt wie dieser; es muß also den Erfordernissen des § 51 E. V. O. entsprechen.

Nach den Abfertigungsvorschriften hat der Annahmebeamte sich von der Übereinstimmung beider Schriftstücke zu überzeugen, unterläßt er dies und stellt sich später eine Differenz zwischen den beiden Schriftstücken heraus, so ist nur der Frachtbrief beweiskräftig.*)

Das Duplikat trägt dieselben Stempel wie der Frachtbrief, also den Tagesstempel der Abfertigungsstelle, den Wiegestempel und die Bescheinigung über die festgestellte Stückzahl. Desgleichen sind Bemerkungen über Frankierung etc. in das Duplikat wie in den Frachtbrief aufzunehmen.**)

Das Duplikat enthält aber mehr als der Frachtbrief, denn die Bahn versieht es mit einer ausdrücklichen Empfangsbescheinigung der Güter. Diese soll unter Angabe des Tages zur Beförderung erfolgen.***) Hiervon besteht eine

*) Rosenthal, S. 71; Gasca, Band III, S. 109.
**) Eger, E. V. O. S. 280, 281.
***) Eger, E. V. O. S. 280.

Ausnahme.*) Wenn nämlich das Gut nicht sofort befördert werden kann und nur von der Bahn in Verwahrung genommen ist, so ist der Tag der Beförderung noch nicht genau bestimmt; jetzt kann die Empfangsbescheinigung, sowie sie vorgeschrieben ist, nicht erteilt werden; in diesem Falle muß sie vorläufig bis zum Tage der Beförderung in anderer Form gegeben werden.**)

2. Äußere Form.

a) Im internationalen Verkehr.

§ 7.

Im internationalen Verkehr bestehen besondere Formulare für das Frachtbriefduplikat. Die Eisenbahnverwaltungen haben sie nach Maßgabe der „Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr“ § 2 eingeführt. Diese erlitten eine Änderung durch das Pariser Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898. Hiernach unterscheiden sie sich vom Originalfrachtbrief nur noch durch die Überschrift „Frachtbriefduplikat.“ Der frühere Unterschied beider Schemata, nämlich das Fehlen der Kostenansätze der Eisenbahn etc. auf der Rückseite des Formulars ist weggefallen. Ihre Farbe ist weiß, für Eilfracht weiß mit rosafarbenem Strich oben und unten (früher rotes Papier.***) Diese veränderten Bestimmungen treten am 10. Oktober 1902 in Kraft.

Die Sprache, in der das Formular auszustellen ist, muß deutsch oder französisch sein; ist die Geschäftssprache des Landes, in dem der Absender wohnt, eine andere, so

*) E. V. O. § 55, 2.

**) Eger, E. V. O. S. 280. Über die wörtliche Form s. Abfert. Vorschrift § 30, 9 u. 11 bei Eger E. V. O., S. 286.

***) § 2, 1 Ausf.-Best.

kann es auch in dieser geschrieben sein, muß aber daneben eine genaue Übersetzung des Textes in deutscher oder französischer Sprache enthalten.*) Hier legte das Zusatzübereinkommen einen Streit zwischen Schwab und Eger bei; die frühere Bestimmung sprach nämlich nur von einer Übersetzung der „geschriebenen Worte." Eger**) wollte, sich an den Text haltend, dies nicht auf den Vordruck beziehen, mit der Begründung, daß die Übersetzung der Worte des Formulars unnötig sei, da „ihre Übereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Texte durch den Kontrollstempel der Bahn ausreichend bekundet ist."***) Logisch richtig ist Egers Ausführung ganz entschieden, aber doch muß zugegeben werden, daß seine Auffassung wenig praktisch und dem Sinne des Gesetzgebers nicht entsprechend ist. Deshalb möchte man mit Schwab†) annehmen, daß auch eine Übersetzung des Textes nötig sei, da wir es hier wohl nur mit einer ungenauen Ausdrucksweise des Gesetzgebers zu tun haben, der übrigens im französischen Texte von vornherein der hier vertretenen Ansicht war und sich im Pariser Zusatzübereinkommen nur verbesserte, indem er den streitigen Zusatz der „geschriebenen Worte"††) strich.

Schwierigkeiten, die beim Frachtbriefe durch die Sprache entstehen können, wie Schwab†††) erwähnt, sind beim Duplikat so lange nicht zu befürchten, als es in den Händen des Absenders bleibt; erst dann können solche entstehen,

*) § 2, 3 Ausf.-Best.

**) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 110.

***) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 110.

†) Schwab J. Ü., S. 94.

††) Der französische Text bestimmt ausdrücklich in § 2, 2: la lettre de voiture devra être redigée dans la langue officielle de ce pays à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français. s. auch Eger J. Ü. 2. Aufl., S. 101.

†††) Schwab, J. Ü., S. 95.

wenn der Absender das Duplikat dem Adressaten überschickt; man denke z. B., der russische Absender sendet das in russisch-französischer Sprache geschriebene Duplikat dem holländischen Destinatär. Indes diese Schwierigkeit wird sich schwer beseitigen lassen, ist aber wohl nicht sehr zu fürchten.

Der Kontrollstempel,*) den auch die Frachtbriefduplikate tragen, hat den Zweck, die Bahn der Prüfung zu entheben, ob die Formulare der Anlage entsprechen; zu bemerken ist noch, daß ein Formular, das kleiner ist als die Anlage, doch zulässig ist, „da die Worte „„nach Maßgabe““ nicht identisch mit den Worten „„„nach Maß““ sind.“**)

b) Im deutschen Verkehr.

§ 8.

Im deutschen Verkehre existieren keine besonderen Formulare für das Duplikat; hier wird es ersetzt durch das Formular des Frachtbriefes, der als „Duplikat“ vom Absender besonders gekennzeichnet werden muß.

Das Fehlen besonderer Formulare im internen Verkehre läßt sich daraus erklären, daß die Ausstellung eines Duplikates bei Transporten in Deutschland verhältnismäßig selten ist, besonders im Handelsstande: denn dieser will sich die Verfügung über das Gut nicht erschweren, sondern es ist ihm vielmehr darum zu tun, eine Quittung seitens der Bahn über die zur Beförderung ihr überlieferten Waren in der Hand zu haben. Es wird daher mehr von den in § 54, 8 E. V. O. erwähnten Quittungsbüchern Gebrauch gemacht, die den gewünschten Zweck erfüllen, auf die Verfügung über das Gut aber keinen Einfluß haben.

*) § 2, 1. Ausf.-Best.

**) Vgl. Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 109. 2. Aufl., S. 110.

ABSCHNITT IV.

Die rechtliche Natur.

1. Im allgemeinen.

§ 9.

„Das Frachtbriefduplikat in der Gestalt, wie es nach dem Internationalen Übereinkommen dem internationalen und nach dem Handelsgesetzbuch und der Eisenbahnverkehrsordnung dem internen Eisenbahnfrachtrecht angehört, ist ein juristisch höchst interessantes Gebilde.“*) Es dient dazu

1. in gewissen Beziehungen bei Übergabe der Güter an die Bahn den im Eisenbahnverkehr nicht gebräuchlichen Ladeschein zu ersetzen;
2. der Absender bedarf seiner, um sein Verfügungsrecht auszuüben, und
3. die aus dem Frachtvertrage der Eisenbahn gegenüber entspringenden Rechte geltend zu machen.

Diese Dreiteilung ergibt sich, wenn man die Gesamtheit der Normen ins Auge faßt, in denen des Duplikates Erwähnung getan wird. Ob das Duplikat in seinen drei Funktionen stets denselben juristischen Charakter trägt, ist unsere Aufgabe im folgenden zu untersuchen, was also drei

*) Pappenheim, S. 70.

Teile der Darstellung ergibt: Welche juristische Natur hat das Frachtbriefduplikat

a) bei Übergabe der Güter an die Bahn,
b) bei gerichtlicher Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Bahn,
c) bei Verfügungen über das Gut während des Transportes.

Was wir im folgenden zu sagen haben, gilt für das Duplikat im internationalen, wie im internen Verkehre. Bevor wir uns aber zu dieser Darstellung wenden, soll von dem Unterschiede, der zwischen beiden besteht, hier gehandelt werden.

Im deutschen Eisenbahnfrachtverkehr ist die Eisenbahn verpflichtet, dem Absender ein Duplikat auf sein Verlangen hin auszustellen.*) Hiernach hängt die Ausstellung des Duplikates ganz von dem Belieben des Absenders ab. Fordert er es, so muß die Eisenbahn seinem Wunsche nachkommen; sie kann dazu im Klagewege oder im Beschwerdewege angehalten werden. Nur in bestimmten Fällen darf sie die Ausstellung verweigern, nämlich wenn das Duplikat mit dem Originalfrachtbrief nicht übereinstimmt, ferner wenn ihr das Duplikat nicht mit dem Original zusammen überreicht wird; denn nach dem Handelsgesetzbuch ist „das Duplikat von dem Absender mit dem Frachtbriefe vorzulegen.**)

Im internationalen Verkehre ist die Ausstellung des Duplikates nicht von dem Willen des Absenders abhängig, hier wird es ausgefertigt, ob er es beantragt hat oder nicht; es ist also für obligatorisch erklärt, indem der Art. 8 des J. Ü., der als Vorbild für das H. G. B. § 455, E. V. O. § 54 gedient hat, die Worte „auf Verlangen des Absenders" fortläßt.

*) H. G. B. § 455; E. V. O. § 54.
**) H. G. B. § 455, 1. S. 2.

2. Im besonderen

a) Bei Übergabe der Güter an die Bahn.

§ 10.

Bei Übergabe der Güter setzt die Bahn auf das Duplikat einen Vermerk über den Empfang der Waren. Diese Empfangsbescheinigung verleiht dem Duplikate den Charakter einer Quittung, die die Eisenbahn dem Absender über die Auslieferung der Güter an sie ausstellt.

Die rechtliche Natur der Quittung ist sehr bestritten; es kann aber nicht unsere Aufgabe sein, ausführlich hierauf einzugehen. Nach unserer Auffassung ist das Duplikat hier Beweisurkunde, und zwar eine schlichte Beweisurkunde. Denn sie bezeugt ja den Empfang der Güter, „einen Rechtsakt, der unabhängig von der Urkunde vollzogen wurde.“*) Eine höhere juristische Bedeutung ist dem Duplikate nicht beizulegen, auch nicht einmal die einer qualifizierten Beweisurkunde;**) sie ist ja nicht das einzige Mittel für den Absender, der Bahn gegenüber den Empfang zu beweisen; hierzu fehlt jeder Anhaltspunkt. Ebensowenig ist in ihm eine Dispositivurkunde zu suchen, denn die Übergabe wird nicht erst durch das Duplikat „vollzogen“, d. h. rechtlich existent.***)

Es ergibt sich aus der Natur des Duplikates als schlichter Beweisurkunde, daß der Absender, um die Übergabe der Güter an die Bahn zu beweisen, sich auch der übrigen Beweismittel der Civilprozeßordnung, z. B. Zeugen und Eid bedienen kann.

Wir haben hier immer nur von dem Duplikat als von einer von der Eisenbahn mit der Empfangsbestätigung der

*) Brunner in Endemann, S. 145.

**) Gareis, S. 771.

***) Brunner in Endemann, Bd. II, S. 145; a. M. Hellwig, S. 486, 487.

Güter versehenen Abschrift des Frachtbriefes gesprochen; das Gesetz nennt aber auch die bloße Abschrift „Duplikat", indem es von der Verpflichtung der Eisenbahn spricht, auf einem „Duplikate" des Frachtbriefes den Empfang zu bestätigen. Es ist also in seiner Terminologie nicht ganz korrekt, obwohl nicht zu befürchten ist, daß sich hieraus irgend welche Streitigkeiten entwickeln können, denn aus dem Sinn der Gesetzesvorschriften geht hervor, daß das Duplikat, an welches rechtliche Wirkungen geknüpft werden, nur das von der Eisenbahn vollzogene ist. Einem durch irgend welchen Zufall nicht vollzogenen kann ich keine Bedeutung zubilligen, ich möchte es einem Quittungsblankett vergleichen; auch Eger*) bemerkt, „daß die bloße Ausstellung eines Duplikates, d. h. einer nur vom Absender vollzogenen Abschrift des Originales noch keine legale Empfangsbestätigung sei." Hinzuweisen ist darauf, daß dieser Dualismus im Betriebs-Reglement vom 11. Mai 1874 vermieden war. Dieses bezeichnete mit Duplikat nur die Abschrift des Frachtbriefes, auf welcher der Empfang seitens der Bahn bescheinigt war; denn § 50 N. 5, 1 sprach von zwei gleichlautenden Exemplaren des Frachtbriefes, „deren eines ihm — dem Absender — von der Eisenbahn-Expedition mit der Bezeichnung „Duplikat" vollzogen zurückgegeben wird."

Bei weitem wichtiger ist die Frage, welcher Beweiswert dem Duplikate beizulegen sei; denn es ist bestritten, ob das von einer Staatsbahn vollzogene Duplikat den Charakter einer öffentlichen Urkunde trage oder nicht.

Diejenigen,**) welche unter allen Umständen bestreiten, daß das Duplikat eine öffentliche Urkunde sei, gehen von dem richtigen Gesichtspunkte aus, daß „die Staatsbahnverwaltungen, die das Frachtgeschäft besorgen, als Fracht-

*) E. V. O. S. 280.

**) Ruchdeschel S. 66; Müller, S. 39.

führer und damit als Kaufleute zu gelten haben."*) „Der Staat übe daher durch seinen Eisenbahnbetrieb kein Hoheitsrecht aus, sondern ein Unternehmen, welches auch von Privatpersonen betrieben werden könne."**) Hieraus folgern sie nun, daß Urkunden, die von staatlichen Eisenbahnbehörden ausgestellt werden, ebensowenig wie die von einer Privateisenbahn ausgestellten öffentliche Urkunden sein könnten.***)

Darauf ist zu erwidern, daß es für den Begriff einer öffentlichen Urkunde nicht objektiv auf die Beschaffenheit der beurkundeten Tatsache an sich, bezw. die Natur des beurkundeten Rechtsverhältnisses, sondern lediglich subjektiv auf den Umfang der Amtsbefugnisse des Ausstellers und die Form der Beurkundung ankomme. Ist also die Ausstellerin eine öffentliche Behörde — und eine solche ist die Güterexpedition einer Staatseisenbahn — und hat sie die ihr zustehenden amtlichen Befugnisse nicht überschritten, so ist die Urkunde eine öffentliche ohne Rücksicht darauf, ob sie unter Umständen hätte eine Privaturkunde sein können.†)

Das Frachtbriefduplikat hat also als Quittung den Beweiswert einer öffentlichen Urkunde,††) wenn es von der Güterabfertigung einer Staatsbahn, die öffentliche Behörde ist, ausgestellt ist.†††) Daß das von einer Privatbahn ausgestellte Duplikat eine Privaturkunde ist, ist selbstverständlich und von keiner Seite bestritten.

---

*) v. d. Leyen, Ztschr. f. d. ges. H. R. Bd. 49, S. 431.

**) Eger, Ztschr. III, 50; Erkenntnis des R. G. vom 21. Mai 1883.

***) Erk. des O. H. G. zu Stuttgart vom 5. Mai 1871 in Busch, Archiv, Bd. 28, S. 403.

†) So Eger, Ztschr. III, 60; Erk. d. R. G. v. 21. März 1883 (Entsch. i. Str.-S. 8, S. 409—412).

††) C. P. O. § 418.

†††) So Eger, E. V. O. S. 282; Hellwig S. 486, 979.

b) Bei gerichtlicher Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Bahn.

§ 11.

Ansprüche aus dem Frachtvertrage gerichtlich geltend machen kann nur der, welcher berechtigt ist, über das Gut zu verfügen. Diese Befugnis steht während des Transportes dem Absender allein zu.*) Demnach ist dieser, bis „nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von letzterem nach Maßgabe des Art. 16 J. Ü., — § 66 E. V. O. — erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist,“**) auch berechtigt, die Ansprüche aus dem Frachtvertrage gerichtlich zu verfolgen.

Um seine Aktivlegitimation darzutun, hat er sich nach J. Ü. Art. 26, 2 und E. V. O. § 73, 2 des Duplikates zu bedienen; dieses trägt hier auch nur den Charakter einer schlichten Beweisurkunde. Deshalb kann er auch im Falle des Verlustes des Duplikates die Aktivlegitimation auf andere Weise zeigen, wenn auch die Zahl der Beweismöglichkeiten beschränkt ist, wie noch dargetan werden wird. Immerhin ist es nicht qualifizierte Beweisurkunde, weil es allein ja nicht ihm die Möglichkeit, seine Klageberechtigung zu bekunden, gibt; er ist ebenfalls völlig aktiv legitimiert, wenn er nachweist, daß der Empfänger das Frachtgut anzunehmen sich geweigert hat. Diese Bestimmung ist neu, sie wurde in das Internationale Übereinkommen durch das Zusatzübereinkommen vom 16. Juli 1898,***) und im Anschluß daran auch in die E. V. O.

*) J. Ü. Art. 15; E. V. O. § 64, 1.

**) J. Ü. Art. 15,4; E. V. O. § 6, 44.

***) Abgedruckt bei v. d. Leyen Ztschr. f. d. ges. H. R. Bd. 49, S. 460 ff.

§ 73, 2 aufgenommen. Einen andern Beweis der Aktivlegitimation bietet die Beibringung der Zustimmung des Empfängers zur Klage des Absenders.

Indes ist hiermit die Möglichkeit, die Aktivlegitimation des Absenders auf andere Weise als durch das Duplikat darzutun, erschöpft.*)

Schwab sucht dies zu bekämpfen, indem er ausführt, daß dies nicht die einzigen Mittel sein könnten, die Aktivlegitimation zu beweisen, sondern daß z. B. auch der Beweis des Verlustes des Duplikates genügend sei.**) Indes bleibt er uns die juristische Begründung seiner Behauptung schuldig. Man muß ja zugeben, daß der Empfänger, „wenn der Absender seine Aktivlegitimation durch den Nachweis des Verlustes oder der Nichtübergabe desselben an den Empfänger führen würde, dadurch nicht beeinträchtigt würde.“***) Solche extensive Interpretation ist aber den strikten Bestimmungen des Gesetzes gegenüber unzulässig; es ist ganz gleich, aus welchem Grunde das Gesetz nur diese drei Möglichkeiten, die Aktivlegitimation des Absenders zu beweisen, nennt, jedenfalls hat es dadurch deren Beweis auf die drei Fälle beschränkt.

Auch ist der Einwand Schwabs,†) daß, wenn man dem Absender den Beweis seiner Aktivlegitimation nicht in jeder Weise gestatte, dieser der Bahn gegenüber „vogelfrei“ wäre, nicht richtig. Mit Recht behauptet Eger,†) daß der Absender in besserer Lage wäre als der, „der ein formales Legitimationspapier“ — Inhaberpapier, Wechsel etc. — „verloren hat.“†) Denn kann der Absender mit dem Duplikat seine Aktivlegitimation nicht beweisen, so kann er

*) So Rosenthal S. 275, 276; Gerstner, Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 480. 2. Aufl., S. 404.

**) Schwab, S. 236.

***) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 469.

†) Eger, a. a. O., 1. Aufl., S. 470.

1. es amortisieren lassen,
2. den Beweis führen, der Empfänger habe die Annahme verweigert,
3. die Zustimmung des Empfängers einholen. Will dieser sie ohne Grund nicht erteilen, so kann er ihn auf Einwilligung verklagen oder ihn wegen des daraus entstehenden Schadens haftbar machen;*) hiermit wäre auch das Bedenken, das Vogel hat,**) wenn der Empfänger nicht gutwillig seine Zustimmung gibt, erledigt.

c. bei Verfügungen über das Gut während des Transportes.

§ 12.

„Unter Verfügungsrecht versteht man auf dem Gebiete des Frachtvertrages nach allgemein herrschendem und auch im Internationalen Übereinkommen angenommenem Sprachgebrauch die Befugnis des Absenders oder des Empfängers dem Frachtführer bindende Weisungen bezüglich des in seinen Händen befindlichen Gutes zu erteilen.“***)

Dieses Verfügungsrecht hat während des Transportes des Frachtgutes „der Absender allein“†) und es erlischt, „sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von letzterm nach Maßgabe des Art. 16 J. Ü., des § 66 E. V. O. erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt ist.“††)

Dem Inhalte nach steht es im internationalen, wie im deutschen Verkehre dem Absender nach folgenden Richtungen hin zu. Er kann verlangen, daß die Ware

*) Eger, a. a. O. 1. Aufl., S. 470.
**) Vogel, S. 98.
***) Gerstner, S. 252.
†) J. Ü. Art. 15,1; E. V. O. § 64,1.
††) J. Ü. Art. 15,4; E. V. O. § 64,4.

1. auf der Versandstation zurückgegeben,
2. unterwegs angehalten,
3. an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte,
4. oder auf einer Zwischenstation abgeliefert werde.

Hinzu treten noch im deutschen Verkehre und seit dem Pariser Zusatzübereinkommen auch im internationalen Verkehre die Befugnisse, nach Ermessen der Eisenbahn

5. eine nachträgliche Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen, oder
6. eine nachträgliche Frankierung zu verlangen.*)

Ob diese Aufzählung den Inhalt des Verfügungsrechtes des Absenders erschöpft, ist streitig. Hier sei bemerkt, daß eine Reihe von Schriftstellern — Rosenthal,**) Gerstner***) — gestützt auf eine Erklärung des Centralamtes†) weitere Verfügungen des Absenders nicht für möglich hält, wogegen Eger††) dem Absender als dem dominus negotii noch andere Verfügungsrechte z. B. betreffs Lagerung, Sicherung, Abladung u. s. w. gewährt und die ausdrücklich genannten nur als besonders hervorgehobene, nicht aber als die ausschließlichen betrachtet.

Der Erwägung folgend, daß die Erklärung des Centralamtes keine authentische Gesetzesinterpretation darstellt, war der Egerschen Meinung bis zum Pariser Zusatzübereinkommen der Vorzug zu geben. Dadurch aber, daß dieses und ihm folgend die E. V. O. § 64,1 hinzufügte, daß „nach-

*) E. V. O. § 64, 1; Eger, E. V. O. S. 371.

**) Rosenthal, S. 131, 4.

***) Gerstner, S. 252.

†) Ztschr. f. int. Eisenb. I, S. 144.

††) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 274. 2. Aufl., S. 260; E. V. O. S. 372, Schwab, J. Ü. 186 meint hierzu, ob und inwieweit andere Anweisungen als die aufgezählten zulässig seien, müsse fallweise geprüft werden.

trägliche Verfügungen oder Anweisungen anderen als des angegebenen Inhalts“ unzulässig seien, scheint mir der Streit zu Ungunsten Egers erledigt, obwohl dieser seine Ansicht noch immer aufrecht erhält.*) Meiner Meinung nach ist also das Verfügungsrecht dem Wortlaute des Gesetzes nach erschöpft. Des näheren darauf einzugehen, verbietet unsere Aufgabe.

Das Frachtbriefduplikat verändert das Verfügungsrecht über das Gut nicht, dieses bleibt nach wie vor beim Absender allein; indes ist es von weittragender Bedeutung für die Ausübung desselben. Der Absender muß nämlich das Duplikat vorweisen, wenn er von seinem Verfügungsrechte Gebrauch machen will, und zwar:

1. Hat das Gut die Reise schon begonnen, so in allen oben unter 1—6 bezeichneten Fällen.**)
2. Kann das Gut ohne Verschulden der Bahn, durch Zufall oder höhere Gewalt, die Reise nicht antreten oder fortsetzen, so nur, wenn er
   a) die Person des Empfängers oder
   b) den Bestimmungsort ändern will.***)

Mit Recht macht Hellwig†) auf die Inkorrektheit des Gesetzes im Ausdruck aufmerksam, wenn es sagt: „Das Verfügungsrecht steht dem Absender nur zu, wenn er das Duplikat vorlegt;“††) genauer wäre „die Ausübung des Verfügungsrechtes,“ und dies ist auch gemeint.†††)

Was das „Verfügungsrecht“ des Absenders betrifft, so ist das Frachtbriefduplikat hierfür lediglich schlichte Beweis-

*) Eger, E. V. O. S. 372 und 376 u. J. Ü. 2. Aufl., S. 260.
**) J. Ü. Art. 15,2; E. V. O. § 64, 2; H. G. B. § 455,2 mit § 432, 2.
***) J. Ü. Art. 18; E. V. O. § 65.
†) Hellwig, S. 493 (994).
††) H. G. B. § 455,2 (E. V. O. § 64,2; J. Ü. Art. 15,2).
†††) Genau der franz. Text des J. Ü.: peut exercer le droit . . . .

urkunde. Denn als Abschrift des Originalfrachtbriefes enthält es wie dieser die Bestimmungen über den Frachtvertrag und die Rechte und Pflichten aus diesem für beide Teile, zumal es von beiden Kontrahenten unterschrieben ist und „derjenige, der das Duplikat ausstellt, nicht als Urkundsperson die Übereinstimmung der Abschrift mit dem Original bezeugt, sondern durch seine Unterschrift eine Willenserklärung, welche ihn bindet, vollzieht, nicht anders, als wenn der Verkäufer oder Mieter sich eine von der Gegenpartei zu unterschreibende Abschrift“ des Vertrages „erteilen“ läßt.*) (B. G. B. § 642, 3) Somit beweist es ihm auch sein Verfügungsrecht oder anders ausgedrückt: es „verbrieft“ es ihm.

Zur Ausübung des Verfügungsrechtes ist, wie wir gesehen haben, Vorlegung des Duplikates erforderlich. Was ist Vorlegung? Vorlegung ist nicht Aushändigung, denn die Eisenbahn behält das Duplikat ja nicht; vielmehr haben wir darunter zu verstehen das Hingeben an die Eisenbahn, damit sie den im Frachtbrief über die Verfügung gemachten Vermerk im Duplikat wiederholt, und das Zurückgeben des mit diesem Vermerke versehenen Duplikates. Für beides, Vorlegung wie Aushändigung, ist Voraussetzung Besitz, denn ohne diesen ist eine Vorlegung oder Aushändigung nicht denkbar.

Wir haben also im Frachtbriefduplikat eine Urkunde zu suchen, die dem Absender sein Verfügungsrecht verbrieft, deren Besitz auch zugleich notwendig ist, um das Verfügungsrecht des Absenders geltend zu machen.

Es liegt auf der Hand, daß das Frachtbriefduplikat bei Verfügungen über das Gut während des Transportes nicht nur die Funktion einer bloßen Beweisurkunde hat,

*) E. V. O. § 64, 6; J. Ü. Art. 15, 6.

sondern daß seine Bedeutung hier eine erheblichere ist. Das Erfordernis des Besitzes des Duplikates zur Ausübung des Verfügungsrechtes des Absenders erscheint als wichtiges juristisches Moment und ist interessant zur Feststellung der rechtlichen Natur des Duplikates.

Ohne uns auf die Streitfragen und die umfangreiche Literatur, die das Wesen der Wertpapiere gezeitigt hat, einzulassen, muß hier doch erörtert werden, ob nicht etwa das Duplikat hier doch mehr als schlichte Beweisurkunde ist, oder gar die allgemeinen Merkmale eines Wertpapieres an sich trägt. Es soll nicht etwa ausgeführt werden, ob das Frachtbriefduplikat nach den verschiedenen Begriffsbestimmungen des Wertpapieres, die von der Wissenschaft aufgestellt sind, jeder einzelnen von diesen gerecht wird. Dies liegt wohl nicht im Zweck der Aufgabe und hätte wenig praktischen Wert. Wir wollen uns hier beschränken auf Thöl und Brunner, deren Auffassungen vom Wesen der Wertpapiere die am meisten gebilligten sind und deren Begriffsbestimmungen an Klarheit nichts zu wünschen übrig lassen.

Nach Thöl*), der alle Urkunden vermögensrechtlichen Inhaltes Wertpapier nennt, hat das Frachtbriefduplikat zweifellos Wertpapierqualität. Den Originalfrachtbrief führt er ausdrücklich als Wertpapier auf;**) er subsumiert ihn nach seiner Einteilung unter die Kategorie von Wertpapieren, in denen bekundet ist, „daß eine Rechtshandlung zu erwarten sei.“***) Hat nun das Original Wertpapierqualität, so ist wohl die Behauptung gerechtfertigt, daß die amtlich verglichene und vollzogene Abschrift denselben Charakter trage. An dieser Auffassung kann die Bestimmung, daß das Frachtbriefduplikat nicht die Bedeutung eines Original-

*) Thöl, Handelsrecht, 6. Aufl. I, S. 632 ff.
**) Thöl, a. a. O. S. 634.
***) Thöl, a. a. O. S. 633.

frachtbriefes (J. Ü. Art. 8,6) oder, wie sich das frühere Betriebsreglement ausdrückte (B. R. § 50,5), daß das Frachtbriefduplikat nicht die Wirkung „des das Gut begleitenden Frachtbriefes“ habe, nichts ändern. Schon aus dem Grunde, daß Original und Abschrift doch etwas miteinander gemeinsam haben müssen, wäre es falsch, hier per argumentum e contrario zu schließen, das Original und Duplikat nichts gemeinsam hätten. Gerade das Frachtbriefduplikat als amtlich vollzogene Abschrift des Frachtbriefes, einer Urkunde, „die eine Anzeige, daß eine Rechtshandlung zu erwarten sei,“ enthält, hat in dieser Beziehung dieselbe Funktion wie der Frachtbrief, ja womöglich noch in höherem Maße, denn gerade dadurch, daß sie im Gegensatz zum Frachtbrief kein Begleitbrief des Gutes ist, zeigt sie, wenn sie direkt dem Empfänger der Güter übersandt wird, ihm „die zu erwartende Rechtshandlung“ eher als der Frachtbrief an.

Brunner faßt den Begriff des Wertpapieres viel enger; seinem Einwurf gegenüber Thöl, daß dessen Auffassung vom Wertpapier eine zu allgemeine sei und dem gewöhnlichen Sprachgebrauche nicht entspreche,*) kann ich allerdings nicht zustimmen. Seine berühmte Definition des Wertpapieres schließt große Kategorien von dieser Qualität aus; er bestimmt:

„Wertpapier ist eine Urkunde über ein Privatrecht, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde privatrechtlich bedingt ist.“**)

Auch diesem Brunnerschen Wertpapier wird das Duplikat gerecht; das Verfügungsrecht des Absenders nämlich während des Transportes ist in unserem Falle das „Privatrecht,“ über welches die Urkunde ausgestellt und

*) Brunner in Endemanns H. B. II, 143.

**) Brunner in Endemanns H. B. II, 147.

welches in ihr verbrieft ist; dieses erfüllt auch das Erfordernis, daß es „wirtschaftlich wertig“*) ist, denn daß das Verfügungsrecht für den Absender einen wirtschaftlichen Wert unter Umständen von allerhöchster Bedeutung darstellt, liegt auf der Hand. Man denke nur A schickt von Königsberg nach Köln einen Posten Waren an B; während des Transportes fällt B in Konkurs. Durch sein Verfügungsrecht wird A vor schweren pekuniären Nachteilen bewahrt.

Auch hängt vom Besitz die Verwertung des Rechtes ab, denn Verwertung ist nicht nur Veräußerung, sondern auch Geltendmachung des Rechtes, worauf es ja hier ankommt.

Mir scheint sogar das Frachtbriefduplikat ein gegebenes Beispiel für das Brunnersche Wertpapier zu sein. Brunner ist ein ganz entschiedener Gegner der Verkörperungstheorie,**) wonach sich das Papier als verkörpertes Recht darstellt. Dies ist auch beim Duplikat nicht der Fall. Auch als Beweisurkunde kommt es als Abschrift des Originales, das zunächst geeignet ist, den Nachweis über den Frachtvertrag zu führen, erst in zweiter Linie in Betracht. Aber nicht der Beweiswert macht das Wertpapier, sondern sein Begriff „wird durch die Funktion, welche das Papier bei der Übertragung oder Ausübung des Rechtes versieht bestimmt.“***) Und gerade bei der Ausübung des Verfügungsrechts ist das Frachtbriefduplikat unentbehrlich, indem sie von seinem Besitze abhängt.

Wir kommen nach Brunner zu dem interessanten Resultat, daß der Frachtbrief nur eine schlichte Beweisurkunde und seine amtlich vollzogene Abschrift durch die gesetzlichen Bestimmungen zum Wertpapier erhoben ist.

*) Brunner in Endemanns H. B. II, 147.
**) Brunner in Endemanns H. B. II, 143.
***) Brunner in Endemanns H. B. II, 147.

Welcher Art von Wertpapieren gehört nun das Frachtbriefduplikat an?

Die Person des Berechtigten, der Absender, ist mit Namen im Papiere genannt; das Duplikat ist also ein schlichtes Namenpapier.

Wie wir gesehen haben, hat der Absender „allein" das Verfügungsrecht; welchem andern außer ihm kann daher auch die Ausübung des Verfügungsrechtes zustehen? Wird nun der Eisenbahn bei dessen Ausübung das Duplikat vorgelegt, so erhebt sich die Frage: ist die Eisenbahn verpflichtet, zu prüfen, ob der Vorlegende auch der Absender in der Tat sei, und macht sie sich diesem dafür verantwortlich, wenn sie dies verabsäumt und dem Absender dadurch Schaden zugefügt wird? Gesetzliche Bestimmungen hierüber fehlen. Die Entscheidung ist aber wohl nicht schwer. Wollte man der Eisenbahn eine derartige Prüfung zur Pflicht machen, so würde neben den Schwierigkeiten, die eine solche haben würde, auch dadurch eine Erschwerung des Betriebes eintreten. Deshalb ist die Aufbürdung der Identitätsprüfung aus praktischen Gründen nicht wohl angängig und die Eisenbahn schlechtweg der Prüfung enthoben, ob der Präsentant Destinatär der Leistung sei; sie darf vermuten, daß der Präsentant das Duplikat kraft seines Verfügungsrechtes präsentiere, und braucht sich auch nicht um die Echtheit des Papieres zu bekümmern; sie macht sich auch nicht haftbar, wenn sie die getroffenen Verfügungen ausführt trotz Entstehung eines Schadens für den Absender.

Die Bahn führt also die Verfügung mit vollständig befreiender Wirkung für sie nach B. G. B. § 808 aus. Dieser Paragraph ist hier anzuwenden, weil im Duplikat eine Urkunde vorliegt, in der der Gläubiger benannt ist; die alternative Inhaberklausel, die weiter dort erfordert wird,

findet sich zwar nicht ausdrücklich im Duplikat, ist aber doch auch ohne deren Erwähnung nach obiger Ausführung als in ihm enthalten anzusehen. Demnach darf die Präsentation des Duplikates als ausreichende Legitimation betrachtet werden.*) Immerhin ist der Eisenbahn das Recht unbenommen, die Prüfung vorzunehmen, wenn sie dieselbe für nötig hält, und lediglich, um diese eventuelle Identitätsprüfung zu erleichtern oder Verfügungen durch Nichtberechtigte vorzubeugen, sind die Vorschriften gegeben, die die Befolgung der Verfügungen des Absenders der Eisenbahn nur dann zur Pflicht machen, wenn sie ihr auf bestimmten Formularen durch die Versandstation zugegangen sind. Begreiflicherweise wird diese am ehesten in der Lage sein, zu prüfen, ob der Präsentant mit dem Absender identisch sei, wird dieser doch in den meisten Fällen am Orte der Versandstation oder in deren Nähe seinen Wohnsitz haben.

Solche Papiere nun, wie das Duplikat, bei denen sich der Verpflichtete die Berechtigungsprüfung ersparen, wenn er will, aber auch vornehmen kann, nennt man Legitimationspapiere**) oder auch hinkende Namenspapiere.***) Es ist hervorzuheben, daß dadurch, daß das Duplikat Legitimationspapier ist, es noch nicht Wertpapierqualität hat, sondern diese erst dadurch erhält, daß es zur Ausübung des Verfügungsrechtes erforderlich ist, wie wir dargelegt haben.†)

Sein Charakter als Legitimationspapier verleiht aber durchaus nicht etwa jedem bloßen Besitzer††) irgend welche

*) Brunner in Endemann's H. B. II, 174.
**) Brunner in Endemann II, 175.
***) Thöl I (6. Aufl.), S. 650.
†) Brunner in Endemann II, 175.
††) F. Endemann, B. G. B. I, 884.

Rechte, alle diese bleiben beim Absender allein, aber er gibt dem Verpflichteten, in unserem Falle der Eisenbahn, gewisse Befugnisse, vor allem Erleichterungen hinsichtlich der Leistung.

Verfügungen wider den Willen des Absenders über das Gut während des Transportes seitens eines Dritten sind also denkbar, obwohl diesem keinerlei Verfügungsrechte zustehen. Man braucht ja nur in der Lage zu sein, die Voraussetzungen, an welche Art. 15,2 die Ausübung der Befugnisse für den Absender knüpft, zu erfüllen, d. h. man muß das Duplikat besitzen;"*) die Eisenbahn unterläßt bei Vorlegung des Duplikates die Prüfung der Identität des Absenders mit dem Präsentanten — das Duplikat ist ja Legitimationspapier — und führt die Verfügungen aus.

Zweifellos hat hier der Absender keinen Schadensersatzanspruch gegen die Bahn, es sei denn, daß diese wußte, daß der Präsentant nicht der Absender war, also mala fide gehandelt hätte.**) Nach F. Endemann***) würde die Bahn allerdings auch befreit sein, wenn sie die Verfügungen eines Präsentanten ausführte, dessen Nichtberechtigung ihr bekannt war — indes ist diese Ansicht wohl kaum mit dem Grundsatz von Treu und Glauben vereinbar. Jedenfalls ist es empfehlenswert, das Abhandenkommen des Duplikates sofort der Bahn anzuzeigen, um sich vor Mißbrauch zu schützen, besonders um sich den Anspruch gegen die Bahn zu sichern. Dem Dritten gegenüber hat der Absender einen civilrechtlichen Anspruch aus B. G. B. § 823 wegen unerlaubter Handlung gegebenenfalls auch aus B. G. B. § 812 wegen ungerechtfertigter Bereicherung. Außerdem macht er sich aber noch strafrechtlich verantwortlich. Es wird in der

*) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 274. 2. Aufl., S. 260.
**) So Brunner in Endemann II, 175.
***) F. Endemann, B. G. B. I, 884 a. 13.

Regel der Tatbestand des Betruges gegeben sein. (§ 263 Str. G. B.)

Auch der Empfänger, dem der Absender das Duplikat überschickt, erlangt kein Dispositionsrecht über das Gut; indes ist es in seiner Hand doch von größerer Bedeutung als in der eines Dritten. Der Absender hat sich nämlich dadurch der Ausübung seines Rechtes begeben. Verfügen kann nun niemand über das Gut während des Transportes; es ist „gleichsam für neutral erklärt.“*)

Das bedeutet für den Emfänger einen nicht zu unterschätzenden Vorteil. Man denke nur an den Fall, der in der Praxis sehr leicht vorkommen kann. A hat dem B für das Gut, das sich auf dem Transport zu ihm befindet, schon den Preis bezahlt oder eine Anzahlung geleistet. B kann jetzt ja nun immer noch Kontreordre geben, so lange das Gut rollt, und dadurch den A sehr schädigen. Dies braucht A aber nicht mehr zu fürchten, wenn er sich das ausgestellte Duplikat hat von B übertragen lassen. Die Sicherstellung des das Duplikat besitzenden Empfängers geht aber noch weiter. Sollte nämlich die Eisenbahn doch eine Verfügung des Absenders ohne Vorlegung des Duplikates ausführen, so macht sie sich dem Empfänger, dem es vom Absender übergeben war, für den daraus entstehenden Schaden haftbar.**) Es sei hier nur darauf hingewiesen, daß dieser Anspruch kein aus dem Frachtvertrage dem Empfänger zustehender Anspruch ist, sondern ein Anspruch ex lege.***) Zu seiner Aktivlegitimation ist nicht der Besitz des Duplikates nötig, sondern der Beweis, daß ihm vom Absender, nicht von einem Dritten,†) das Duplikat übergeben sei.

*) Cosack, Lehrb. d. H. R., S. 434.
**) H. G. B. § 455,2; E. V. O. § 64,2; J. Ü. Art. 15,2.
***) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 279. 2. Aufl., S. 267.
†) H. G. B. § 455,2; E. V. O. § 64,2; J Ü. Art. 15,2.

Sonach erwirbt der Empfänger „durch die Übergabe des Duplikates die durch einseitige Anordnung des Absenders nicht mehr entziehbare Anwartschaft auf den demnächstigen Erwerb der Rechte aus dem Frachtvertrage“.*)

Wie die Übertragung des Frachtbriefduplikates auf das Eigentumsverhältnis am Frachtgute wirkt, ob etwa durch dessen Übertragung an den Destinatär auch das Eigentum auf diesen übergeht, wird jedesmal besonders zu prüfen sein. Es lassen sich Fälle denken, bei denen durch Aushändigung des Frachtbriefduplikates an den Destinatär ein Eigentumswechsel eintritt,**) indem der Destinatär durch das Frachtbriefduplikat mittelbarer Besitzer des Frachtgutes wird. Indes geht es zu weit, wenn man in jedem Falle in der Übertragung des Frachtbriefduplikates einen Eigentumsübergang erblickt. Eine so nahe Verwandtschaft zwischen Duplikat und Konnossement (Ladeschein) ist wohl nicht vorhanden, zumal auch der Zweck des Duplikates nicht darin bestehen soll, als Traditionspapier zu fungieren, sondern es soll ein Sicherungsmittel für den Empfänger sein. —

Wir hatten das Frachtbriefduplikat als Wertpapier mit Legitimationspapierqualität charakterisiert. Zur Bekräftigung unserer Ansicht sollen folgende Ausführungen dienen.

1. Welche Wirkungen haben Verfügungen, die ohne Vorweisung des Duplikates getroffen werden?

Notwendige Konsequenz der von uns vertretenen Ansicht ist, daß eine Verfügung ohne Vorlegung des Duplikates rechtlich unwirksam, d. h. nichtig ist. In der Tat schreibt das Gesetz vor, daß eine Verfügung des Absenders ohne

*) Hellwig, S. 496.

**) So Lehmann-Ring, H. G. B. II, 376.

Vorlegung des Duplikates „nichtig ist“*) Es treten also alle Folgen, die das Civilrecht an die Nichtigkeit knüpft, ein, und die Verfügung kann daher „von jedem, der an dem Frachtgeschäft oder den diesem zu Grunde liegenden Rechtsgeschäften rechtlich interessiert ist, als nichtig nach Maßgabe der bezüglichen allgemeinen Normen des Landesrechtes angegriffen werden.**) Es würden in Betracht kommen die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs in den §§ 139 ff.

Schwab***) bestreitet dies, er leugnet, daß die Gesetzesvorschrift absoluter Natur sei, und stützt sich auf die Entstehungsgeschichte der Vorschrift des Art. 15, indem er ausführt, daß sie nach der Absicht des Gesetzes nicht in das Präjudiz der Nichtigkeit einbegriffen werde. Die Bahn dürfe die Anweisung ausführen, die Folge sei nur Schadensersatzpflicht. Indes ist diese Auslegung dem klaren Wortlaute des Gesetzestextes direkt entgegenlaufend, ihr also nicht zuzustimmen.

Ferner folgt aus der Ausführung einer Verfügung ohne Verlegung des Duplikates, daß die Bahn den entstehenden Schaden ersetzen muß; denn sie macht sich ja, sollte sie etwa eine Verfügung ohne Vorlegung des Duplikates ausführen, dem Empfänger, der dies vom Absender erhalten hat, gegenüber haftbar.

2. Welche Folgen hat der Verlust des Duplikates?

Über die Folgen, die der Verlust des Frachtbriefduplikates nach sich zieht, sagt weder das Internationale Übereinkommen, noch das Handelsgesetzbuch noch die Eisenbahnverkehrsordnung etwas. Diese Gesetze weisen hier eine bei der großen praktischen Bedeutsamkeit des

*) J. Ü. Art. 15,7; E. V. O. § 64,4.
**) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 278, 279. 2. Aufl., S. 266.
***) Schwab, J. Ü. S. 17 ff.

Falles sehr mißliche Lücke auf, denn wie leicht kann der Verlust des Duplikates vorkommen.

Hier ist es also Sache der Wissenschaft, ergänzend einzugreifen. Nach der von uns ausgeführten theoretischen Erörterung, wonach wir das Duplikat als ein auf den Namen des Absenders lautendes Wertpapier, dessen Vorweisung bei Verfügungen demnach unbedingt nötig ist, hingestellt haben, kann die Entscheidung nicht mehr zweifelhaft sein. Mit Verlust des Duplikates verliert der Absender die Möglichkeit, sein Verfügungsrecht auszuüben, rechtmäßige Verfügungen sind in keiner Art und Weise mehr zulässig oder denkbar. Derselben Ansicht sind auch Rosenthal,*) Gerstner**) und Eger,***) der dies am deutlichsten ausspricht, indem er sagt: „Für das Verfügungsrecht des Absenders kommt es lediglich darauf an, ob er tatsächlich das Duplikat besitzt oder nicht. In letzterem Falle hat er sich des Verfügungsrechtes begeben, gleichviel wo und in wessen Besitz sich das Duplikat befindet".†)

Indes ist diese Ansicht nicht die allgemein angenommene, sie ist bestritten von Schwab††) für das internationale und von Hellwig†††) für das deutsche Frachtrecht.*†)

Schwab geht davon aus, daß die Ausübung des Verfügungsrechtes dem Absender solange zustehe, bis er dem Empfänger das Duplikat übergeben habe; dabei kommt es gar nicht auf den Besitz des Duplikates an. Der Absender

---

*) Rosenthal S. 123 ff.

**) Gerstner S. 248 ff; ebenso Mittelstein in Eger, Ztschr. f. Eisenbahnr. XIII, 175.

***) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 280 ff.; 2. Aufl. S. 267 ff.; ders. in Kohler-Ring, Archiv f. bürg. R. Bd. VI, S. 146.

†) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 281.

††) Schwab, J. Ü. S. 174, 175, 179 und in Egers Ztschr. XI, 267.

†††) Hellwig, S. 494.

*†) Über den Streit siehe auch Heckhausen S. 32 ff.

kann, trotzdem er das Duplikat verloren hat, sein Verfügungsrecht über das Gut ausüben, er muß nur der Bahn den Beweis erbringen, daß er es nicht dem Empfänger übergeben habe, oder daß der Empfänger in die Verfügung willige.

Hellwig begründet seine Meinung, „indem er nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen die Folge des Verlustes beurteilt.“ *) Die Vorschrift, nach welcher zur Ausübung des Verfügungsrechtes der Absender der Vorlegung des Duplikates bedarf, sei im Interesse des Empfängers gegeben, denn ihm, dem das Duplikat vom Absender übertragen ist, haftet ja die Eisenbahn, wenn sie die Verfügungen des Absenders ohne Duplikat ausführt, für jeden Schaden. Wenn nun der Empfänger der Bahn gegenüber seine Einwilligung zu der Verfügung ohne Vorweisung des Duplikates gäbe, oder der Absender den Beweis der Einwilligung erbrächte, welcher Grund läge dann vor, das Verfügungsrecht nicht wirksam ausüben zu können, hat sich ja doch der Empfänger durch seine Einwilligung seiner eventuellen Ansprüche gegen die Bahn begeben.**) Eine grundlose Weigerung des Empfängers, seine Zustimmung zu geben, weil er das Gut nicht erhalten hat, würde den Absender in die Lage setzen, die negative Feststellungsklage gegen ihn anzustellen.***) Weiter führt Hellwig aus, daß es dem Prinzip von Treu und Glauben widersprechen würde, könnte der Absender unter Sicherheitsleistung für den der Eisenbahn eventuell entstehenden Schaden bei Erbringung des Beweises, daß er das Duplikat verloren habe, nicht über das Gut verfügen.†) Es erscheint ihm aus demselben Gesichtspunkte sogar zulässig,

*) Hellwig, S. 494.
**) Hellwig, S. 494.
***) Hellwig, S. 494, Anm. 997.
†) Hellwig, S. 495.

„daß der Absender unter Sicherheitsleistung von dem Frachtführer verlangt, daß dieser den Gegenbefehl beachte, falls der Adressat bei dem Verlangen der Auslieferung des Gutes nicht das Frachtbriefduplikat vorzulegen bereit sein werde.“*)

Konsequenzen, welche sich aus den von Schwab und Hellwig vorgetragenen Meinungen ergeben, wären, daß die Eisenbahnen bei Erbringung der nötigen Beweise die Verpflichtung hätten, die Verfügungen auszuführen, sich sogar schadensersatzpflichtig dem Absender gegenüber machten, wenn sie dies nicht täten.**)

M. E. hat Hellwig seine Ansicht bedeutend eingehender zu begründen unternommen als Schwab; doch mag seine Ausführung noch so einleuchtend sein, so scheint er wie Schwab den Art. 15,7 J. Ü. und § 64,7 E. V. O. übersehen zu haben, nach dessen Wortlaut eine Verfügung, die ohne Vorlegung des Duplikates getroffen wird, nichtig ist und also nicht ausgeführt werden darf; eine Ersetzung des Duplikates durch irgend welche Beweise ist hier nicht zugelassen; mithin müssen wir die von Hellwig und Schwab vertretene Meinung als dem Gesetzestexte widersprechend zurückweisen. Die herrschende Meinung ist die hier vertretene, wie auch von Schwab***) anerkannt wird.

Außerdem wird von Hellwig†) noch folgender Einwand erhoben, auf den hier eingegangen werden muß. Er weist zur Bestärkung seiner Ansicht, gemäß der das Duplikat durch Einwilligung des Empfängers ersetzt werden könne, auf den Art. 26 J. Ü. und § 73,2 E. V. O. hin. Hiernach kann der Mangel des Frachtbriefduplikates beim Erweise der Aktivlegitimation des Absenders bei Klagen gegen die

*) Hellwig, S. 495.
**) Schwab, S. 174, 175.
***) Schwab in Eger, Ztschr. f. Eisenbahnr. XI, 267.
†) Hellwig, S. 494.

Bahn aus dem Frachtvertrage durch die Zustimmung des Empfängers ersetzt werden. Von hier wird der Rückschluß auf Art 15 J. Ü., § 64 E. V. O. gemacht und gefolgert, daß, weil die Ersetzung des Duplikates in Art. 26,2 J. Ü., § 73,2 E. V. O. durch Einwilligung des Empfängers zugelassen ist, sie auch hier möglich sei.

Indes diese Beweisführung spricht mehr gegen als für Hellwig. Per argumentum e contrario kommt man gerade zu dem Schluß, daß es im Art. 26,2 J. Ü. und § 73,2 E. V. O. erlaubt, im Art. 15,2 J. Ü., § 64,2 E. V. O. dagegen nicht erlaubt sei, das Duplikat durch die Einwilligung des Empfängers zu ersetzen. Man wollte eben dem Duplikate eine erhöhte rechtliche Bedeutung bei Verfügungen über das Gut geben. Sonst hätte man ja besser den Zusatz dem Art. 15 J. Ü. und § 64 E. V. O. statt Art. 26,2 und § 73,2 E. V. O. angehängt. Ein solcher Vorschlag ist auch auf den Berner Konferenzen gemacht worden, wurde aber auf das entschiedenste zurückgewiesen, weil „damit das ganze System des Art. 15 vollständig umgekehrt sei“*). Indem hierauf der fragliche Zusatz nur dem Art. 26 hinzugefügt wurde, ist die Absicht des Gesetzgebers klar ausgesprochen, daß die Ausübung des Verfügungsrechtes lediglich vom Besitze des Duplikates abhängen sollte**).

Aus den Darlegungen von Schwab und Hellwig können wir den Schluß ziehen, daß diese dem Duplikat auch bei Verfügungen über das Gut während des Transportes keine höhere rechtliche Bedeutung zumessen als die einer schlichten Beweisurkunde, wir bleiben aber bei der Ansicht, daß wir es hier mit einem Wertpapier mit Legitimationspapierqualität zu tun haben. Im Falle des Verlustes kann es für kraftlos

*) Vgl. Eger, J. Ü. 1. Aufl. S. 282. 2. Aufl. S. 268, 269.
**) Eger, J. Ü. 1. Aufl. S. 282. 2. Aufl. S. 269.

erklärt werden*) und eine Ersetzung desselben wäre nur durch Ausschlußurteil**) möglich, das im Verfahren zur Kraftloserklärung von Urkunden erwirkt wird; lediglich durch dieses ist der Absender bei Verlust des Duplikates wieder in die Lage versetzt, sein Verfügungsrecht geltend zu machen. Mit Recht wird — auch von Vertretern unserer Ansicht — darauf hingewiesen, daß hiervon in der Praxis wenig Gebrauch gemacht werden wird, da das Verfahren viel zu lange Zeit in Anspruch nimmt.

Eine Reihe von Schriftstellern***) hält, ganz abgesehen von uristischen Erwägungen, das Resultat Schwabs und Hellwigs für das den praktischen Bedürfnissen mehr entsprechende. Sie meinen nämlich, „daß man in dem Bestreben, den Empfänger gegen mißbräuchliche Ausübung des Verfügungsrechtes des Absenders zu schützen, etwas zu weit gegangen sei," dadurch, daß man bei zufälligem Verluste des Duplikates den Absender der Möglichkeit jeder nachträglichen Verfügung beraubt habe†).

Daß nun aber die von Schwab und Hellwig vertretene Ansicht so sehr geignet wäre, die für den Absender im Falle des Verlustes des Duplikates entstehende Härte abzuschwächen, ist auch nicht ohne weiteres zuzugeben; denn die Erbringung der nötigen Beweise wird in der Regel viel Zeit in Anspruch nehmen, und der dadurch entstehende Schaden kann noch ein viel größerer sein als der, der dem Absender durch Verlust der Ausübung seines Verfügungsrechtes zugefügt wird. Außerdem ist zu bedenken, daß „der Nachweis des Verlustes nicht ausschließen würde, daß

*) B. G. B. 808. 2.

**) C. P. O. § 1018. Hellwig hält dieses Ersatzmittel nicht für möglich, ebenso Staub S. 1559.

***) Z. B. Rosenthal, Gerstner.

†) Gerstner, S. 258.

der Absender das Duplikat nachträglich wiedergefunden und dem Empfänger übergeben hat“ *). Eine noch größere Schwierigkeit würde die Führung des Negativbeweises, daß das Duplikat dem Empfänger nicht übergeben ist, bieten. „Die Bahn ist gar nicht in der Lage, die rechtliche Gültigkeit und Vollständigkeit derartiger Nachweise zu prüfen; sie würde sich daher bei Befolgung nachträglicher Verfügungen des Absenders auf Grund solcher Nachweise und ohne Vorweisung des Duplikates stets der Gefahr aussetzen, daß dieselben später im Prozesse für ungenügend erachtet werden und sie dem Empfänger für den Schaden aufkommen muß. Jedenfalls würde aber eine gründliche rechtliche Prüfung derartiger Nachweise einen Zeitraum in Anspruch nehmen, der den Zweck der nachträglichen Verfügung in Frage stellt oder illusorisch macht“ **).

*) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 281.
**) Eger, J. Ü. 1. Aufl., S. 282.

ABSCHNITT V.

Das Verhältnis zum Originalfrachtbrief und zum Konnossemente (Ladescheine).

Nach der Feststellung der juristischen Natur des Frachtbriefduplikates ist noch das Verhältnis zu den ihm nahe verwandten Papieren zu erörtern. Als solche kennzeichet das internationale Übereinkommen und die Eisenbahnverkehrsordnung den Originalfrachtbrief und den Ladeschein. Das Verhältnis zu beiden deutet es aber nur sehr allgemein an, indem es negativ bestimmt, daß das Duplikat weder die Bedeutung eines Originalfrachtbriefs, noch eines Konnossements (Ladescheins) habe*); wir haben schon erwähnt**), daß damit aber nicht gesagt ist, daß es in keiner Beziehung denselben Charakter habe.

1. Das Verhältnis zum Originalfrachtbriefe.

§ 13.

„Das Duplikat hat nicht die Bedeutung eines Originalfrachtbriefes"; es unterscheidet sich von ihm seiner Natur nach. Der Frachtbrief ist ein Begleitbrief des Gutes; er bleibt beim Gute und muß beim Gute bleiben, sonst wäre er

*) J. Ü. Art. 8; E. V. O. § 54.
**) S. o. S. 64.

als solcher ja nicht denkbar. Das Frachtbriefduplikat erhält zunächst der Absender; es kann von diesem eventuell dem Empfänger überschickt werden, ein Begleitbrief ist es demnach nie.

Außerdem hat die Übergabe des Frachtbriefduplikates ganz andere Bedeutung als die des Frachtbriefes. So verpflichtet die Übergabe und Annahme des Frachtbriefes den Empfänger zur Zahlung nach Maßgabe des Frachtbriefes, während in der Übergabe des Duplikates an den Empfänger ein Verzicht des Absenders auf die Ausübung seines Verfügungsrechtes liegt. Ebenso würde die nachfolgende Eisenbahn, die das Frachtgut mit dem Duplikate übernehmen würde, in den Frachtvertrag nicht eintreten, denn das Gesetz erfordert hierzu ausdrücklich die Übernahme des „ursprünglichen Frachtbriefes“**).

Hat das Duplikat in den eben genannten Fällen wesentlich andere Funktionen, so ist es doch in einer Beziehung mit dem Frachtbriefe gleichbedeutend. Als Abschrift des Originalfrachtbriefes enthält es dasselbe wie der Frachtbrief, also den Inhalt des Frachtvertrages; es wird, wie wir gesehen haben, mit denselben Stempeln und Unterschriften versehen, die hier als bindende Willenserklärungen anzusehen sind und nicht bloß die Übereinstimmung mit dem Original bekunden sollen***), also bringt auch das abgestempelte Duplikat Beweis über den Frachtvertrag wie der Frachtbrief. Es erleichtert ganz erheblich dem Absender den Beweis über diesen gegenüber der Bahn, indem er es in seiner Hand zurückbehält, und es kann im Falle des Verlustes des Originales von der größten Wichtigkeit für beide Teile werden, aber nur bezüglich des Beweises über den Frachtvertrag.

*) H.-G.-B. § 436; E. V. O. § 67; J. Ü. Art. 17.
**) J. Ü. Art. 27,2; E. V. O. § 74,2.
***) Hellwig, S. 499.

2. Das Verhältnis zum Konnossemente (Ladescheine).

§ 14.

„Das Frachtbriefduplikat hat nicht die Bedeutung eines Konnossementes (Ladescheines).“ Diese Bestimmung aufzunehmen war durchaus nötig. In Handelskreisen war eine starke Strömung vorhanden, gesetzlich im Frachtbriefduplikat ein dem Konnossement gleichwertiges Papier zu schaffen*), und gerade dieser gegenüber empfahl es sich, einen derartigen Zusatz einzuschalten. Es ist daher nicht ratsam, auf das Frachtbriefduplikat hin einen Vorschuß zu geben. Denn, wie ausgeführt, hat man als Empfänger der Waren durch Innehabung des Frachtbriefduplikates noch keine Verfügung über das rollende Gut. Solche Prozesse sind aber vorgekommen, und das Reichsgericht hat auch hierin entschieden**) gemäß der Vorschrift des § 54 E. V. O. (J. Ü. § 8).

Der Ladeschein (im Seeverkehr Konnossement) ist die von dem Frachtführer ausgestellte Empfangsbescheinigung der Waren und das ausdrückliche Versprechen desselben, die Güter dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger oder einem von dem Empfänger bezeichneten Dritten auszuliefern.

Die Unterschiede zwischen Ladeschein und Duplikat liegen auf der Hand und sind beträchtliche.

Nach Handelsgesetzbuch kann der Ladeschein (Konnossement) an Ordre gestellt werden***), ist also durch Indossament übertragbar. Das Duplikat ist nie Ordrepapier. Die Eisenbahn darf also nicht das Frachtgut einem Dritten, der ihr vom Empfänger bezeichnet ist, ausliefern†).

---

*) Rosenthal, S. 70, A. 5.

**) Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. XIII, 160 ff. (Erk. d. R.-G. vom 25. April 1896).

***) H. G. B. § 363,2

†) Eger, E. V. O. S. 281.

Außerdem hat die Übergabe des Ladescheines an den Empfänger, wenn das Gut vom Frachtführer übernommen ist, dieselbe Wirkung für den Erwerb von Rechten an dem Gute wie die Übergabe des Gutes selbst*). Der Ladeschein ist also „ein das Frachtgut selbst repräsentirendes Papier, das seinem Inhaber oder den darin Genannten zur Disposition über das Frachtgut legitimirt“**). Der Ladeschein gehört somit zu den Traditionspapieren oder Dispositionsurkunden, bei denen der Inhaber der Urkunde auch die Ware innehat***). Daß das Frachtbriefduplikat nun nie die Funktion eines Traditionspapieres hat, ist im vorigen ausführlich dargelegt worden. Ob sich das Frachtbriefduplikat noch zu einem solchen Papier entwickeln wird, wie Pappenheim†) meint, wagen wir nicht zu entscheiden. Jedenfalls hat die Eisenbahndirektion Bromberg, als die Rechtsverhältnisse des Duplikates nur reglementarisch geregelt waren, die Auslieferung von Sendungen an den Inhaber des Duplikates zugelassen††). Ein solches Vorgehen ist natürlich heute ganz unzulässig.

Es sei ferner darauf hingewiesen, daß das Konnossement (Ladeschein) nur eine einseitige Verpflichtung des Frachtführers enthält und nur von diesem unterschrieben ist, während das Duplikat die Rechte und Pflichten des Absenders wie Frachtführers zum Inhalte hat und von beiden Seiten unterzeichnet ist.

Darin aber stimmen Ladeschein und Duplikat überein, daß beide eine Empfangsbescheinigung der Güter seitens der Bahn enthalten.

---

*) H.-G.-B. § 450.

**) Gerstner, S. 157 (Steinbach, Prot. d. I. Konf. zu Bern zum Art. 10, S. 22).

***) Gareis, H. R. S. 502, 503.

†) Pappenheim, S. 70.

††) Schloßmacher, D. H. Bl. 1882, S. 297.